

**STUDI  
FRANCESI**

**Studi Francesi**

Rivista quadrimestrale fondata da Franco Simone

**164 (LV | II) | 2011**  
**Varia**

---

## Le «centaure du métal» ou la figure de l'aviateur dans l'œuvre de Joseph Kessel

Alain Tassel

---



### Édition électronique

URL : <http://journals.openedition.org/studifrancesi/5492>

DOI : 10.4000/studifrancesi.5492

ISSN : 2421-5856

### Éditeur

Rosenberg & Sellier

### Édition imprimée

Date de publication : 1 septembre 2011

Pagination : 292-299

ISSN : 0039-2944

### Référence électronique

Alain Tassel, « Le «centaure du métal» ou la figure de l'aviateur dans l'œuvre de Joseph Kessel », *Studi Francesi* [En ligne], 164 (LV | II) | 2011, mis en ligne le 30 novembre 2015, consulté le 01 mai 2019.

URL : <http://journals.openedition.org/studifrancesi/5492> ; DOI : 10.4000/studifrancesi.5492

---



Studi Francesi è distribuita con Licenza Creative Commons Attribuzione - Non commerciale - Non opere derivate 4.0 Internazionale.

## Le «centaure du métal» ou la figure de l'aviateur dans l'œuvre de Joseph Kessel

Les rapports que Joseph Kessel, homme de lettres et d'action, a entretenus avec l'aviation s'organisent autour de trois principales périodes. La première d'entre elle s'étend sur dix-huit mois, entre le milieu de l'année 1917 et la fin de l'année 1918. Entré à l'école d'artillerie de Fontainebleau en avril 1917, Joseph Kessel se porte volontaire pour l'observation d'artillerie dans l'aviation. Incorporé fin juin dans le centre d'entraînement de Plessis-Belleville, il en sort aspirant breveté au terme de son instruction, en septembre 1917. Et, à la fin de l'année 1917, il est intégré dans l'escadrille S.39 établie à Jonchery, commune de la région Champagne-Ardenne, située à l'ouest de Reims. Destinée «à l'observation d'artillerie et, accessoirement, à la reconnaissance»<sup>1</sup>, cette escadrille est équipée, en 1918, d'un monomoteur biplace rapide, le Salmson, un avion doté d'une autonomie de quatre heures, capable d'atteindre une vitesse de 180 km/heure et une altitude de six mille mètres. Pendant cette période, installé dans la tourelle située derrière le pilote, Kessel accomplit cent cinquante missions de reconnaissance pour prendre en photographie les éclatements d'obus, les pièces d'artillerie allemande, les mouvements de troupe et les ponts de la Marne. Qualifié d'«observateur courageux et tenace» dans une citation à l'ordre de l'armée, il parvient à mettre en fuite à plusieurs reprises des avions allemands en juillet 1918, ce qui lui vaut la croix de guerre avec palme. Les souvenirs de cette vie militaire et de ces combats ont nourri l'intrigue de *L'Équipage*, roman publié en 1923.

C'est en qualité de journaliste que Kessel se penche à nouveau sur le travail et la vie des aviateurs: d'abord en 1929, lors d'un reportage de trois semaines sur les pionniers de l'Aéropostale. Premier passager du Latécoère 26 piloté par Émile Lécivain sur la ligne Casablanca-Dakar, il relate dans des articles de «Paris-Soir», puis dans le récit *Vent de Sable*, l'expérience du survol du désert du Rio de Oro entre Cap Juby et Villa Cisneros, un survol effectué dans des conditions climatiques redoutables. En 1937, il effectue un séjour en Amérique du Sud dans le sillage de Mermoz pour rédiger l'émouvante biographie intitulée sobrement *Mermoz*, qui sera publiée d'abord dans «Paris-Soir», puis en volume, par Gallimard, en 1938.

Le dernier volet de ce triptyque correspond à la quinzaine de missions qu'il accomplit en qualité d'opérateur-radio entre les mois de mai et d'août 1944 dans les *Mitchell* de l'escadrille Sussex. Si cette expérience n'a pas donné lieu à la rédaction d'un récit, en revanche les combats aériens dans le ciel de France au début des années quarante sont très sommairement évoqués dans *Les Maudru*, récit publié en 1945.

Même s'il n'a pas été pilote, Kessel figure parmi les pionniers de la littérature de l'aviation. Il a été reconnu comme tel très tôt: ainsi dans *Témoins*, ouvrage critique paru en 1929, où sont référencés trois cents ouvrages inspirés par la première guerre

(1) R. CHEMAIN, «L'aviation dans la vie et l'œuvre de Joseph Kessel», dans A. TASSEL (dir.), *Présence de Kessel*, Nice, Publications de la Faculté des

Lettres, Arts et Sciences Humaines de Nice, 1998, p. 196.

mondiale, Jean Norton Cru, ancien combattant lui-même, qualifie *L'Équipage* de «véritable document sur l'aviation en 1918». Or, parallèlement à ce souci d'exactitude, à cette veine réaliste et lyrique se déploie une veine épique, une héroïsation des pilotes de guerre et des pilotes de l'Aéropostale, très perceptible dans les dénominations utilisées pour les caractériser. Ainsi, dans *Des Hommes*, un volume de souvenirs et de portraits, ces aviateurs, qualifiés de «centaures du métal, anges casqués de cuir, familiers des astres et des nuages»<sup>2</sup> rejoignent les héros de la mythologie. Comment cette valorisation des exploits accomplis par les pilotes modèle-t-elle et rehausse-t-elle l'écriture narrative?

On montrera dans un premier temps que le métier d'aviateur n'est pas seulement le fruit d'une somme de connaissances et de savoir-faire techniques, mais a partie liée avec une aventure humaine fondée sur la passion et l'enthousiasme. Puis, on mettra en lumière la tension narrative propre à l'écriture épique qui régit les épisodes les plus dramatiques de ces récits, avant d'envisager, à travers les scènes<sup>3</sup>, les paroles des personnages et les commentaires des narrateurs, les lignes de force de l'univers moral sur lequel s'édifie la relation de ces exploits.

### *La ferveur des pionniers de l'aviation*

Dans l'œuvre de Kessel, le récit héroïque ne surgit pas *ex abrupto*. Il est adossé sur la construction d'un personnage, le chevalier des temps modernes, qui se signale par sa passion, son énergie et sa ferveur.

*L'Équipage*, *Vent de sable* ou *Mermoz* mettent en scène la solidarité de quelques hommes engagés dans une cause collective qui donne un sens à leur vie: mission périlleuse d'observation au-dessus des lignes ennemies ou acheminement du courrier dans les meilleurs délais. Ces textes sont émaillés d'indices attestant la passion exclusive que ces pilotes vouent à leur machine: aux yeux de Marcel Reine, «qui n'aime que l'aviation, qui en vit, qui la respire»<sup>4</sup>, «rien n'existe [...] auprès de la joie lucide et presque sauvage que lui donnent le maniement d'un appareil et la lutte contre les éléments»<sup>5</sup>, et pour Mermoz, l'avion est «un moyen unique de grandeur et d'évasion»<sup>6</sup>. La complicité qui unit le pilote et l'aéroplane transparait notamment dans les séquences relatant les acrobaties aériennes d'Ivan Vivant, figure centrale des *Enfants de la chance*. Cette passion a également pour fondement l'attrait du danger, la griserie procurée par la proximité de la mort, ce que rappelle le narrateur de *Vent de sable*: «Ce qui fait la beauté de cette joie d'aviateurs, la noblesse de leurs réunions insouciantes, c'est que chacun d'eux se sait, dès le matin même de la fête, menacé dans sa vie»<sup>7</sup>.

Kessel souligne aussi la ferveur que le pilote puise dans la sensation de liberté liée à l'altitude et à la vitesse, comme dans sa communion avec l'avion dont il ressent toutes les vibrations: «Et le vent de la marche et le vent de l'hélice baignèrent [Herbillon] de cette ivresse du large qui grise les marins, au départ, sur la proue des

(2) J. KESSEL, *Des Hommes*, Paris, Gallimard, 1972, p. 240.

(3) Kessel choisit souvent la scène pour fonder ses valeurs privilégiées car, comme l'a justement noté Vincent JOUVE, «la scène, dans la mesure où elle donne à voir au lieu d'expliquer, s'adresse à l'émotion plus qu'à la raison, bénéficiant ainsi de la force d'impact des arts de l'image». *Poétique des*

*valeurs*, Paris, PUF, 2001, p. 113.

(4) *Des Hommes*, op. cit., p. 235.

(5) *Ibid.* p. 235.

(6) J. KESSEL, *Mermoz* [1938], Paris, Gallimard, collection Folio, 1992, p. 186.

(7) J. KESSEL, *Vent de sable*, Paris, Gallimard, 1929, p. 83.

navires [...] La respiration géante du moteur, le tourbillon de l'hélice, le vent furieux, tout cela l'étourdissait d'une vaste et brutale symphonie dont il commençait seulement à pénétrer les voix diverses<sup>8</sup>. Cette ferveur est perceptible dans le regard, motif récurrent du portrait des aviateurs. Le regard chez Kessel témoigne d'un état d'esprit, d'une communauté de sentiments. L'expression des yeux est un langage muet qui devance ou remplace l'expression verbale. Le personnage principal de *L'Équipage* reconnaît «un trait commun» à tous les pilotes: une «lumière fiévreuse qui veillait dans tous les visages, qu'ils fussent placides ou nerveux, ardents ou tristes [...] ils portaient tous cette flamme trouble qui les embrumait et les attisait tour à tour»<sup>9</sup>. Et le narrateur de *Vent de sable* identifie dans le regard de Serre, de Reine et d'Émile Lécivain «cette expression indéfinissable que l'on retrouve chez les hommes de l'air, quelque différents que soient leurs visages [...] une fusion des forces sensuelles et spirituelles»<sup>10</sup>. On observe que cette qualification du regard, fruit d'observations empiriques, renoue avec l'une des composantes du mythe du héros, en l'occurrence sa solarité. Dans les mythes antiques, c'est le regard qui laisse deviner la grandeur solaire du héros<sup>11</sup>.

Cette ferveur trouve également sa source dans le mythe d'Icare, dans la réalisation d'un vieux rêve de l'humanité. L'avion, magnifié par l'enthousiasme et la maîtrise technique du pilote, est libérateur en permettant à l'homme de se dépasser. Il suscite aussi une forte émotion esthétique en éveillant au sentiment de la beauté, comme le suggère le commentaire du narrateur dans *Vent de sable*, alors que l'hydravion conduit par Émile Lécivain survole la côte du Sénégal:

[Mon esprit] s'évada si bien que, tout à coup, j'eus l'impression de ne plus être dans l'avion, mais quelque part, désincarné, perdu dans l'aveuglant espace et suivant le vol de cet insecte de métal. Alors seulement j'en compris la majesté. Chaque semaine, montant et descendant, il passait le long de ces côtes sauvages, son bourdonnement éveillait les solitudes, il avançait, victorieux de la mer, du désert, du soleil, cible pour tous les dangers, pour toutes les aventures, et l'homme qui l'animait [...] semblait mort [...] à tout ce qui n'était point la passion de son âme intrépide, insensée, le vol sur le bled<sup>12</sup>.

De surcroît, ce thème poétique de la ferveur se teinte d'une forme de jubilation, de délectation, qui puise sa source dans la modification de la perception du réel induite par la vue d'avion, dans les variations de perspective au gré de l'inclinaison de l'appareil. La transfiguration du paysage provoquée par le changement d'échelle est efficacement rendue par le recours à l'image, sous la forme de la métaphore attributive ou appositive: «Les villages semblaient des osselets groupés par un cornet capricieux. Les rivières – couleuvres immobiles et bleues – dormaient entre des lignes vertes. Et ce furent les tranchées, damier gigantesque et fantaisiste, entrelacs de veines pâles dans un sol gris [...]»<sup>13</sup>. Ainsi, portés par leur passion commune pour l'aviation, par leur énergie et leur ferveur, les héros de la modernité sont animés – pour reprendre les propres termes de Kessel –, par une «flamme intérieure qui [les] brûle et [les] dépasse»<sup>14</sup>. Exalté par le «vertige de la vitesse», sensible au «magnétisme de l'avion»<sup>15</sup>, le narrateur des *Enfants de la chance* relate les acrobaties aériennes d'Ivan Vivant, le sergent pilote, en saturant le texte d'une foule de verbes aptes à magnifier ses

(8) J. KESSEL, *L'Équipage* [1923], Gallimard, collection Folio, pp. 50 et 84.

(9) *Ibid.*, p. 34.

(10) J. KESSEL, *Vent de sable* [1929], Paris, Gallimard, 1987, p. 21.

(11) P. SELLIER, *Le Mythe du héros*, Paris, Bordas,

1990, p. 19.

(12) *Vent de sable*, op. cit., p. 125.

(13) *L'Équipage*, op. cit., p. 51.

(14) *Vent de sable*, op. cit., p. 101.

(15) *Ibid.*, p. 12.

exploits: «[...] sans essayer son moteur, [Ivan Vivant] décolla en chandelle folle, se maintint à la rupture d'équilibre, vira à la verticale, amorça une chandelle, rasa de ses roues le plan supérieur de l'appareil qui virait en tête, le suivit bord à bord comme un double»<sup>16</sup>.

### *La geste des «centaures du métal»*

Doté d'un sens kinésique très affûté, Kessel excelle dans les scènes d'action: il trouve des accents épiques pour bâtir le mythe d'une chevalerie des temps modernes face à son destin.

*L'Équipage* est jalonné de scènes de combat aérien, nouvelles pour le lecteur des années vingt. L'épisode chargé de la plus grande intensité dramatique figure dans les dernières pages du roman: installés dans leur Salmson, Herbillon et Maury rencontrent une patrouille allemande composée de cinq chasseurs. La dramatisation du combat tient à l'art avec lequel Kessel crée un phénomène de tension narrative. L'ouvrage récent de Raphaël Baroni<sup>17</sup> sur la production de l'intérêt de lecture induit par les modalités de la mise en intrigue fournit sur cette question de fructueux outils d'analyse. L'effet de suspense a certes partie liée avec le retardement du point de résolution, avec la conjonction d'une incertitude et d'une anticipation:

Herbillon, qui avait appris à juger les distances, sut qu'ils seraient rejoints avant d'avoir franchi la Marne. Une chance leur restait: les chasseurs étaient peut-être incapables de monter à leur hauteur. Sans qu'un signe fût échangé entre eux, Maury essaya de cabrer l'avion pour s'élever plus haut encore. En vain: aux molles réactions de l'appareil, à l'essoufflement du moteur, ils virent qu'ils avaient atteint une altitude qu'ils ne pouvaient dépasser. Cependant les taches brunes grandissaient [...] ils abandonnèrent l'espoir de les survoler<sup>18</sup>.

Mais, un examen plus précis de la tension dramatique montre qu'elle procède de l'art de la composition, de l'architecture narrative. Elle résulte de l'insertion d'un effet de contraste entre un succès et un échec: le succès, imprévisible, de la communication entre le pilote et l'observateur, et l'échec de la tentative de fuite. Le romancier introduit alors une variation dans cette composition textuelle: le succès de l'échange est couplé au succès de la nouvelle manœuvre, de la nouvelle tactique de combat.

[Herbillon] songe[a]: «Maury devrait piquer. On se battrait plus à l'aise». Comme pour répondre à son désir, un souffle glacé brûla ses mains et le choc des abruptes descentes coupa son souffle. Claude exécutait la manœuvre que voulait Herbillon. Dans cette chute folle où Maury avait risqué de briser l'appareil, ils avaient franchi le barrage. La chance les avait couverts de son aile. La Marne bleuissait; dans quelques instants, ils allaient la franchir, sauvés<sup>19</sup>.

Le surgissement d'un événement imprévu, d'un rebondissement crée alors un effet de surprise: «Mais un cri jaillit de la bouche de Claude [...] Venant du ciel français tombaient trois monoplaces marqués de croix noires. [...] Pris entre les deux lignes agiles et terribles, ils ne pouvaient échapper [...] et tous deux comprirent enfin qu'ils allaient mourir»<sup>20</sup>. Or, ce dénouement attendu, d'abord différé par l'insertion d'une séquence enchâssée qui prolonge la tension narrative – en l'occurrence le drame psychologique et ses retentissements –, est ensuite infléchi par une ultime

(16) J. KESSEL, *Les Enfants de la chance* [1934], Paris, Gallimard, collection Folio 1980, p. 15.

(17) R. BARONI, *La Tension narrative*, Paris, Seuil, collection Poétique, 2007.

(18) *L'Équipage*, op. cit., p. 215.

(19) *Ibid.*, pp. 215-216.

(20) *Ibid.*, p. 216.

péripétie: «Malgré l'aveu, malgré la fin de toute espérance, [Maury] ne voulut pas mourir. Les lèvres percées par ses dents pour vaincre la faiblesse qui le submergeait, la main raidie sur le levier qui miraculeusement gouvernait l'appareil, il piqua vers la terre de sécurité. La force, qui ranime les bêtes à l'agonie, lui fit choisir un champ propice, accomplir les gestes rituels»<sup>21</sup>. Tout au long de ce récit d'un combat aérien, où les anticipations du lecteur ont été savamment déjouées, ce qui s'imprime dans les mémoires c'est une victoire de la volonté, de la vitalité et du courage, c'est la maîtrise de l'homme sur la machine.

Dans les récits qui mettent en scène les pilotes de l'Aéropostale, l'héroïsme tient tantôt dans la lutte aléatoire contre les réalités géographiques ou contre les éléments naturels, tantôt dans la survie au sein d'étendues désertiques, tantôt, enfin, dans les conditions de captivité très éprouvantes parmi les nomades du désert ou les pillards maures. Ces hommes sont confrontés quotidiennement aux sierras d'Espagne, à la chaleur, au désert et au vent de sable. C'est dans le troisième chapitre de *Vent de sable*, intitulé «Rio de Oro», que Kessel, premier passager embarqué sur le Latécoère 26, piloté par Émile Lécivain et chargé de relier Casablanca à Dakar, relate le périlleux voyage de six cents kilomètres entrepris entre Cap Juby et Villa Cisneros, au début de l'année 1929.

Tout l'intérêt du récit tient dans l'orchestration des phases de ce périple, dans l'art avec lequel Kessel dispose et rythme les éléments narratifs. Il procède à une habile gradation des dangers représentés par la tempête de sable, qui déséquilibre l'appareil et altère le fonctionnement du moteur. L'hostilité du milieu naturel est rendue sensible par l'effet de crescendo des trois parties d'un triptyque: à la tempête de sable s'ajoute d'abord la «houle glauque, crêtée d'écume [...] les vagues sinistres, livides, hérissées»<sup>22</sup>, puis le danger que représente «le rivage escarpé», «muraille [...] mobile et meurtri[ère]»<sup>23</sup>. À cette évocation graduelle de l'adversité fait pendant la mise en valeur de la compétence du pilote Émile Lécivain, de sa science du vol comme de sa dextérité: «il lui fallait détourner l'avion, le replonger dans la brume sans formes, voler quelques instants en aveugle, revenir à la côte, retourner au chaos, rechercher les brisants, les reperdre [...] Il lui fallait, à la fois, éviter les remous, suivre et fuir les falaises, raser les flots et s'y dérober, pousser l'avion et le ménager»<sup>24</sup>. L'unité que forment le pilote et l'avion transparaît dans la double fonction assumée par le pronom sujet «il» qui, tantôt réfère à Lécivain, tantôt à l'avion, par métonymie. Les verbes, massivement utilisés, soulignent le savoir-faire du pilote, la précision et l'efficacité des gestes professionnels. Leur énumération vise autant à la précision documentaire, à l'explication du travail du pilote, qu'à la suggestion d'une complicité entre l'homme et la machine.

Après cet intermède placé sous le signe de l'écriture de l'éloge, la dramatisation du combat entre l'avion et les éléments naturels est relancée par l'insertion d'un quatrième et dernier obstacle, les rafales de vent. L'effet de suspense est alors renforcé par l'accélération progressive du rythme du récit: «À chaque instant des coups terribles déséquilibraient l'appareil. [...] Aux chocs succédaient les chutes. De l'hélice à la queue il n'était plus qu'un tremblement. [...] Et nous crûmes tous que la fin venait. [...] L'avion et Mimile»<sup>25</sup>. La progression du danger est rendue plus efficace par le raccourcissement des phrases qui, s'enchaînant rapidement les unes aux autres, restituent par un effet d'homologie l'accroissement de l'inquiétude de l'équipage,

(21) *Ibid.*, p. 219.

(22) *Vent de sable*, op. cit., pp. 175-176.

(23) *Ibid.*, pp. 179-180.

(24) *Ibid.*, pp. 179 et 183.

(25) *Ibid.*, pp. 182-183.

tourmenté par l'issue prévisible de cette «danse tragique»<sup>26</sup>. Le dénouement de cet épisode est rendu plus intense par la concision, le dépouillement du récit parfaitement accordé avec la sobriété de la physionomie de l'aviateur: «Soudain il tourna vers nous un sourire crispé par l'effort et terni par le sable. Une grande paix fut en même temps sur moi. Ce sourire exténué annonçait la victoire»<sup>27</sup>. Kessel laisse au lecteur le soin d'extraire la portée éthique de cet épisode. Ce qui fait, à ses yeux, la «grandeur» d'Émile Lécivain, c'est le déploiement d'une fermeté et d'une énergie inouïes face au danger, c'est sa capacité à se dépasser dans l'adversité.

Mais la figure la plus représentative de cette épopée de l'aviation postale reste, bien évidemment, Mermoz. Dans la biographie qu'il lui a consacrée, Kessel s'emploie à définir les qualités exceptionnelles de ce pilote-pionnier, mû par les défis, par la conquête de nouveaux espaces, de nouvelles voies de communication aérienne pour relier les hommes, comme le franchissement des Pyrénées, la traversée de la Cordillère des Andes ou celle de l'Atlantique Sud entre Saint-Louis du Sénégal et Natal au Brésil:

[Mermoz] ne croyait pas à l'impossible, ou plutôt avant de l'admettre, il épuisait tous les risques et allait jusqu'à une zone où personne que lui ne se fût aventuré. [...] il avait toujours la perception intuitive de la marge suprême. Cela formait avec une ténacité inhumaine, ce qu'on a appelé son génie<sup>28</sup>.

Le prestige de la conquête de l'air a partie liée avec l'exaltation d'une énergie orientée vers la maîtrise de l'avion, vers la domination de la machine, ce que Kessel nomme «la méthode athlétique»: «Il travaillait sans arrêt, sans répit, n'accordant aucune miséricorde, ni à son avion, ni à lui-même. Il voulait se sentir à chaque minute le maître de la machine et l'utiliser au mieux de ses ressources. Il ne lui permettait pas, même dans les instants d'accalmie, de voler à sa guise. Il lui demandait tout le temps de tenir mieux, de passer plus vite. Il la portait plus qu'elle ne le soutenait»<sup>29</sup>. Comme le montre cette dernière phrase, la valorisation de l'emprise du pilote sur l'avion est servie par une gradation qui conduit jusqu'à l'expression d'un paradoxe, d'une formule frappante, qui s'imprime dans les mémoires et ressortit à la construction d'une légende.

Doué d'une force physique et d'une trempe exceptionnelles, Mermoz est qualifié de «héros antique»<sup>30</sup>. La relation de son atterrissage en montagne dans la Cordillère des Andes, sur une plate-forme de 300 mètres, puis de son décollage acrobatique relève du récit épique, entre en résonance avec le mythe d'Héraklès. L'épique ne fait pas l'économie du merveilleux. La lutte du pilote contre la machine, avatar moderne du combat qui met le surhomme aux prises avec le monstre, est clairement inscrite dans la geste du héros mythologique:

Alors Mermoz lâcha les commandes, prit appui sur le rebord de la carlingue, la quitta en voltige, toucha à peine le sol, dépassa d'un autre bond d'acrobate et d'athlète le nez de l'appareil et, arc-bouté dans une convulsion de tous les muscles, cala de son dos une roue de l'avion.

Dans sa chair, sans son torse et ses jambes de lutteur de stade, Mermoz épuisa la force d'inertie de la machine, équilibra ses soubresauts et la tint immobile. [...] l'avion et Mermoz formaient un seul être, un groupe fabuleux, qui tenait comme au temps de l'Olympe, du monstre et de la divinité<sup>31</sup>.

(26) *Ibid.*, p. 183.

(27) *Ibid.*, p. 184.

(28) J. KESSEL, *Mermoz* [1938], Paris, Gallimard, collection Folio, 1992, p. 295.

(29) *Ibid.*, p. 144.

(30) *Ibid.*, p. 400.

(31) *Ibid.*, p. 292.



Pour évoquer la grandeur de Mermoz, «grand chef ailé»<sup>32</sup>, Kessel sollicite naturellement l'hyperbole propre au style épique. Mû par le souci de «vivre fort», exemplaire pour ses qualités exceptionnelles, pour ses prouesses contre les forces de la nature, Mermoz est au service d'une cause collective, l'Aéropostale.

### *L'aviation comme creuset des valeurs*

Comme les pilotes qui veillent la nuit, tels des phares, Kessel s'est colleté à plusieurs reprises avec une réalité âpre et dangereuse. Les valeurs qu'il promeut, comme l'amitié, le courage, le dépassement de soi dans le sens de l'intérêt collectif, l'amour de la vie, «le besoin vital de croire à la beauté de la terre, à la bonté des hommes»<sup>33</sup>, il les découvre notamment chez les aviateurs, et plus particulièrement chez ceux qui ont exercé un ascendant exceptionnel sur leurs camarades, Mermoz, Reine, Serre, Lécivain ou Thélis Vachon, commandant de l'escadrille S 39, «premier homme que Joseph Kessel eût aimé d'amitié profonde»<sup>34</sup>, et principal modèle du capitaine Gabriel Thélis dans *L'Équipage*. Ce personnage cardinal, «l'âme, la vie de l'escadrille»<sup>35</sup>, incarne une morale de l'effort, de la volonté et de la responsabilité. Il s'identifie tout entier à son action, guidé par le sens de l'intérêt collectif.

Soucieux de préserver la vie de ses pilotes<sup>36</sup>, comme le montre le conflit qui l'oppose au colonel dans l'épisode du survol des lignes allemandes par temps de brouillard, il met lui-même à l'épreuve les compétences des nouveaux observateurs, comme Jean Herbillon: «Ainsi, tous les dangers de ces premières heures de vol où l'œil inhabile aperçoit trop tard l'ennemi meurtrier, où les mains gauches manoeuvrent avec peine avion et mitrailleuses, étaient son privilège»<sup>37</sup>. Enclin à «s'enivrer de fatigue et de péril pour oublier l'holocauste et attirer sur lui seul l'attention de la mort»<sup>38</sup>, Thélis trouve dans la fraternité et dans l'action une plénitude susceptible de donner sens à la vie et de surmonter la crainte de la mort.

C'est dans l'action collective, dans l'amitié forgée parmi les périls, que s'éprouvent les valeurs de courage, de solidarité, et d'abnégation auxquelles Kessel est fondamentalement attaché. L'expérience du combat retentit sur la construction des valeurs mais aussi sur la signification des mots, sur le langage utilisé en temps de guerre. Ainsi, le pouvoir fédérateur de la mission accomplie par l'équipage est-il mis en lumière par l'emploi de l'italique et par la métaphore organique de la cellule: «Alors ils surent ce que les camarades entendaient par *équipage*. [...] Ils étaient une entité morale, une cellule à deux cœurs, deux instincts que gouvernait un rythme pareil»<sup>39</sup>.

Les pilotes de l'escadrille et des avions de l'Aéropostale placent le service de la collectivité en haut de leur échelle de valeur: accomplissement d'une mission déterminante pour le devenir des combats ou création d'une ligne permettant le transport rapide du courrier d'un continent à un autre. Le narrateur de *Vent de sable* rend le lecteur sensible au caractère passionnel de cette valeur, à son emprise sur les pilotes de l'Aéropostale. Ainsi définit-il «la religion du courrier»<sup>40</sup> comme «une idée-force [...] qui les fanatisait»: «[...] je me trouvais en présence d'un de ces dévouements collectifs, invincibles, [d']un emblème, [d']un symbole [...] qui dominent, chez les hommes, leur instinct le plus violent: celui de vivre. J'avais en face de moi un de ces

(32) *Ibid.*, p. 400.

(33) *Ibid.*, p. 360.

(34) Y. COURRIÈRE, *Joseph Kessel ou sur la piste du lion*, Paris, Plon, 1985, p. 117.

(35) *L'Équipage*, op. cit., p. 38.

(36) Considéré sous cet aspect, le personnage de

Thélis se situe aux antipodes de Rivière, le chef de la ligne dans *Vol de nuit* de Saint-Exupéry.

(37) *L'Équipage*, op. cit., p. 77.

(38) *Ibid.*, p. 206.

(39) *Ibid.*, p. 93.

(40) *Vent de sable*, op. cit., p. 99.



beaux mystères»<sup>41</sup>. Ainsi, les comportements exemplaires des aviateurs donnent-ils sens à une morale humaniste et communautaire.

Qu'il mette en scène la détermination des pilotes de guerre à accomplir par tous les temps leur périlleuse mission, ou la ferme résolution des pionniers de l'Aéropostale à ouvrir les premières lignes de la communication aérienne, Kessel fonde une mystique de l'action collective. Dans *L'Équipage*, *Vent de sable* et *Mermoz*, l'exaltation de l'engagement aboutit à l'idéalisation héroïque de l'aviateur, qui considère l'action comme un moyen de se dépasser et de créer une solidarité humaine. Porté par une «énergie qui se dépasse en s'exposant à ce qui peut la détruire»<sup>42</sup>, il est le type accompli du héros kessélien.

L'image de l'aviateur qui se dessine dans les récits de Kessel présente des convergences avec celle qui s'élabore dans les œuvres de Saint-Exupéry: l'avion envisagé comme un lien entre les hommes, comme un «bain de vie»<sup>43</sup>, le culte de l'action et de l'amitié, le «surpassement de soi [obtenu par] la volonté tendue»<sup>44</sup>, la grandeur conquise dans l'accomplissement du devoir. Toutefois, l'originalité des trois récits kesséliens tient à l'art de la construction narrative, au talent de l'architecte. La force de ces textes et le plaisir de lecture qu'ils procurent résultent des modalités de leur configuration. D'une part la distribution des unités narratives est articulée sur une curiosité participative, émotionnelle; d'autre part la tension narrative est augmentée par le report du dénouement.

Cette veine héroïque, qui irrigue les récits de la naissance de l'aviation, ressurgit dans d'autres œuvres de Kessel. Avec *L'Armée des ombres*, en 1943, c'est l'héroïsme collectif des résistants de la première heure, leur courage et leur abnégation, qui nourrissent la trame narrative. Et dans *Les Cavaliers*, en 1967, le romancier a écrit «à la fois une épopée et le récit de la naissance d'une épopée»<sup>45</sup>. Alors qu'au xx<sup>e</sup> siècle, selon Daniel Madelénat «le champ littéraire n'est plus accueillant à l'épopée»<sup>46</sup>, Kessel a su faire entendre une voix épique authentique, originale et profonde.

ALAIN TASSEL

(41) *Ibid.*, pp. 98-99.

(42) P.-H. SIMON, *Procès du héros*, Paris, Editions du Seuil, 1950, p. 13.

(43) M. AUTRAND, Introduction à SAINT-EXUPÉRY, *Œuvres complètes I*, Paris, Gallimard, Bibliothèque de la Pléiade, 1994, p. LXIII.

(44) A. GIDE, Préface à *Vol de nuit*, [1931], dans SAINT-EXUPÉRY, *Œuvres complètes I*, Paris, Galli-

mard, Bibliothèque de la Pléiade, 1994, p. 962.

(45) J. ONIMUS, «Le souffle de l'épopée dans *Les Cavaliers*», in *Présence de Kessel*, Nice, Association des publications de la Faculté des Lettres, 1998, p. 184.

(46) D. MADELÉNAT, *L'Épopée*, Paris, PUF, 1986, p. 248.